TREŚĆ

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN INFORMACYJNY
IZBY PRZEMYSŁOWO - HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia | BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia | MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK III | GDYNIA 25 października 1934 r. | NR. 29

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Referat Prasowy, ul. Świętojańska tel. 19—28
Prenumerata: w kraju kwartalnie 3,— zl, zagranicą 5,— zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

AWARJA WSPÓLNA (AVARIE GROSSE) W ŚWIETLE YORK ANTWERP RULES 1924 R.

I.

Awarja (od arabskiego słowa awar — szkoda) w najszerszem znaczeniu oznacza każdego rodzaju szkodę, wyrządzoną statkowi lub ładunkowi wskutek jakiegokolwiek wypadku. Rozróżnia się awarję wielką czyli wspólną (avarie grosse, commune, general average) i awarję poszczególną (avarie particulière). Awarja wspólna, która oznacza szkodę wywołaną przez dobrowolny zabieg (acte d'avarie commune, general average act, Havariegrossemassregel), mający na celu ratowanie statku w niebezpieczeństwie, była znana jako zjawisko faktyczne tak dawno, jak wogóle żegluga istnieje.

Dzisiejsze ustawodawstwa morskie również taką wspólność ustawową uznają. Wspólne pokrywanie przez statek wraz z frachtem i ładunek ofiar, poniesionych w niebezpieczeństwie, uzasadnia się tem, że nikt nie może się niesłusznie wzbogacać na koszt drugiego.

W miarę rozwoju międzynarodowej żeglugi handlowej odczuwano coraz więcej potrzebę stworzenia jednolitych zasad, odnoszących się do tej instytucji. W wyniku starań International Law Association w Londynie opracowano na kongresie w Yorku w r. 1864, a później na kongresie w Antwerpji 1877 r. szereg reguł pod nazwą York Antwerp Rules. które uległy w r. 1890 rewizji w Liverpoolu. a w 1924 r. w Sztokholmie i zwyczajowo umieszczane są jako warunki umowne w czarterpartjach, konosamentach i polisach. Na Sztokholmskiej konferencji w r. 1924 reguły zostały uzupełnione i rozszerzone w znacznym stopniu, gdyż chciano o ile możności całą materjalną stronę zagadnienia awarji wspólnej unormować. W przewozach morskich odgrywają reguły wielką rolę. W praktycznem zastosowaniu reguł okazało się jednak, że nie wszystkie kwestje, związane z awarją wspólną, zostały w regułach unormowane. Dlatego też w przypadkach poddania się stron w umowie regułom, posiłkowanie się obok nich normami ustawowemi, nie jest wykluczone.[1])

Wspomniane reguły w redakcji Sztokholmskiej konferencji dzielą się na dwie części, ogólną i szczegółową. Pierwsza (Reg. A do G) zawiera ogólne zasady, druga (Reg. I do XXIII) szczegółowe postanowienia. Poniżej podaje się najważniejsze postanowienia reguł:

Reg. A. Zabieg awarji wspólnej (general average act) zachodzi tylko wtedy, jeżeli rozmyślnie i rozumnie poniesiono nadzwyczajną ofiarę albo nadzwyczajny wydatek wobec wspólnego niebezpieczeństwa, aby uchronić przed niebezpieczeństwem objekty majątkowe (the property), zaangażowane we wspólnej wyprawie morskiej (common maritime adventure).

Reg. B i C. W pokryciu awarji wspólnej biorą udział poszczególne wartości czyli ob-

[1]) Uzasadnia to np. Dr. Heuer w artykule umieszczonym w „Hanseatische Rechts- und Gerichtszeitung" Nr. 10 z 1928 r. pod tytułem „Das Verhältnis der York-Antwerpener Regeln 1924 zu den Landesrechten".

jekty majątkowe (different contributing interests) według zasad zawartych w regułach.

Tylko te szkody, straty i wydatki zalicza się do awarji wspólnej, które są bezpośrednim skutkiem zabiegu awaryjnego (direct consequence of the general average act).

Reg. D. Jeżeli wypadek, którego następstwem była awarja wspólna, wywołany został wskutek winy jednej ze stron zaangażowanych w wyprawie morskiej (armatora, wysyłającego, załadowcy), straty i szkody mimo tego będą rozdzielone na poszczególne zaangażowane wartości (objekty). Nie przesądza to pretensji odszkodowanionej przeciwko tej stronie, która wypadek wywołała.[2])

Reg. E. Ciężar dowodu na to, że jakaś szkoda, strata lub wydatek, powinny być traktowane jako awarja wspólna, leży po stronie osoby, która się na to powołuje.

Reg. F. Każdy wydatek dodatkowy, uskuteczniony zamiast innego wydatku, który mógłby być zaliczony do awarji wspólnej, będzie uważany jako należący do awarji wspólnej, ale tylko do wysokości wydatku zastąpionego, którego się uniknęło.

Reg. G. Sporządzanie planu rozdziału strat i zysków, czyli t. zw. dyspaszu powinno tak co do szacunku szkód i strat, jak i udziału w ich pokryciu być oparte na wartości, którą posiadają w chwili i w miejscu ukończenia podróży przedmioty, uczestniczące w pokryciu szkód i strat awaryjnych. Nie przesądza to miejsca sporządzenia dyspaszu.

Reg. I. Przedmioty wrzucone do morza. Wrzucenie ładunku do morza należy wynagrodzić jako awarję wspólną tylko wtedy, jeżeli ładunek był przewożony zgodnie z obowiązującemi zwyczajami handlowemi (recognised custom of the trade).

Reg. II. Szkoda wywołana przez wrzucenie do morza i ofiarę dla celów wspólnego bezpieczeństwa.

Szkodę wyrządzoną statkowi lub ładunkowi albo jednemu z tych przedmiotów wskutek i w następstwie ofiary, poniesionej w interesie wspólnego bezpieczeństwa[3]) (by or in consequence of a sacrifice made for the common safety), następnie szkodę, powstałą wskutek wody, wdzierającej się na dno okrętu przez luki i inne otwory, które otworzono w tym celu, aby wrzucić przedmioty do morza w interesie wspólnego bezpieczeństwa, należy traktować jako awarję wspólną.

Reg. III. Gaszenie ognia na statku.

Szkodę wyrządzoną statkawi lub ładunkowi lub jednemu z tych przedmiotów przez zalanie wodą i inny sposób przy gaszeniu ognia na statku (extinguishing fire on ship board), nie wyłączając szkody, powstałej przez pchnięcie na mieliznę albo umyślne przedziurawienie palącego się statku, należy wynagrodzić jako awarję wspólną; nie należy przytem wynagradzać jako awarji wspólnej szkody wyrządzonej częściom rozbitego statku i rozbitym ładunkom, albo takim odłączonym skrzyniom lub belom (z towarami), które były w ogniu.

Reg. IV. Przecinanie szczątków.

Nie należy wynagradzać jako awarji wspólnej szkody, powstałej przez przecinanie szczątków albo resztek masztów i innych przedmiotów, oderwanych uprzednio wskutek wypadku na morzu (sea peril).

Reg. V. Dobrowolne osadzenie na mieliznę.

Szkody i straty, powstałe dla statku, ładunku i frachtu wskutek umyślnego osadzenia statku na mieliznę (volontary stranding) w okolicznościach takich, że statek i bez takiego osadzenia musiałby niechybnie osiąść na mieliźnie lub skałach, nie należy wynagradzać jako awarji wspólnej. W innych przypadkach umyślnego osadzenia statku na mieliznę w interesie bezpieczeństwa wspólnego, szkodę zalicza się do awarji wspólnej.

Reg. VI. Nadmierne rozwinięcie żagli, uszkodzenie i utrata żagli.

Należy wynagrodzić jako awarję wspólną szkody i straty w żaglach i masztach, powstałe wskutek usiłowania ściągnięcia w interesie wspólnego bezpieczeństwa statku osiadłego na mieliźnie, albo wepchnięcia takiego statku wyżej na mieliznę; jednakże szkód i strat, spowodowanych dla statku, frachtu,[4]) lub ładunku przez nadmierne rozwinięcie żagli[5]) w czasie, gdy statek swobodnie się ruszał, nie zalicza się do awarji wspólnej.

Reg. VII. Szkody w maszynach podczas ściągania statku z mielizny.

Jeżeli uszkodzone zostały maszyny lub kotły statku, będącego w niebezpiecznem położeniu, przy usiłowaniu ściągnięcia statku z mielizny, odnośną szkodę należy wynagrodzić jako awarję wspólną, o ile zostanie stwierdzone, że szkoda była następstwem rzeczywistego zamiaru ściągnięcia statku w celach bezpieczeństwa wspólnego i jeżeli zamiar taki powzięto w świadomości ryzyka takiej szkody; szkody w maszynach i kotłach nie wynagradza się jako awarji wspólnej, jeżeli szkoda powstała wtedy, gdy statek swobodnie się ruszał.

Reg. VIII. Wydatki i straty w związku z usiłowaniem odciążenia statku na mieliźnie.

---

[2]) Tak samo § 702 Khn. (Kodeks handlowy niemiecki z 1897 r.)

[3]) Tak samo § 700 Khn.

[4]) Nadmierne rozwinięcie żagli może spowodować rozbicie się statku, wtedy umowa frachtowa wygasa (§ 630 Khn.)

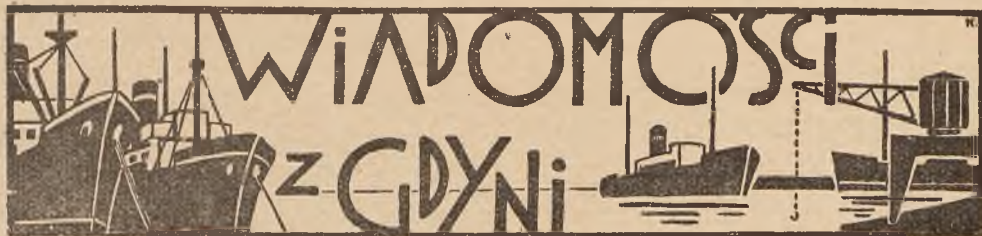
[5]) Por. § 707, p 3 Khn.

Jeżeli w wypadku utknięcia statku na mieliźnie wyładowanie ładunku, materjałów opałowych lub prowiantu nastąpi w takich okolicznościach, że stanowi ono awarję wspólną, wtedy zalicza się do niej także dodatkowe koszty oraz straty, powstałe wskutek lichtugowania, wynajęcia lichtug oraz załadowania ładunku z powrotem.

Reg. IX. Sprzęt statku lub prowiant, zużyte na paliwo.

Konieczne zużycie znajdującego się na statku sprzętu okrętowego lub prowiantu na opał dla celów ratowania ze wspólnego niebezpieczeństwa, zalicza się do awarji wspólnej jedynie wtedy, jeżeli statek zaopatrzony był obficie (an ample supply) w paliwo. Wartość opału, który byłby przypuszczalnie zużyty zamiast spalonych materjałów, określa się według przeciętnej ceny, obowiązującej w ostatnim porcie, z którego statek wyjechał, w chwili jego wyjazdu. Wartość tę zapisuje się na rachunek awarji wspólnej.

Dr. Władysław Sowiński.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Prezes Izby naszej p. inż. Napoleon Korzón powrócił w dniu 22 października z urlopu i objął urzędowanie.

WYBORY DO IZBY

W dniu 17 bm. upłynął termin składania na ręce Komisarza Wyborczego list kandydatów na Radców naszej Izby z wyborów ogólnych. W przepisanym terminie zgłoszonych zostało 5 list kandydatów, a to do sekcji przemysłowej — 2 listy, po jednej w każdej kategorji wyborców do tej sekcji, do sekcji handlowej również 2, po jednej w każdej kategorji i do sekcji żeglugowo - portowej — jedna lista.

Złożone listy kandydatów rozpatrzone zostały na posiedzeniu Głównej Komisji Wyborczej pod przewodnictwem P. Naczelnika Inż. Celichowskiego w dniu 24. bm. Wszystkie listy Komisja zatwierdziła, przez co umieszczeni na nich kandydaci, wobec braku kontrkandydatur, uważani są za wybranych Radców Izbowych i przez to samo wyznaczone na dzień 2 listopada br. wybory ogólne nie odbędą się.

Do sekcji przemysłowej w pierwszej kategorji wybrani zostali na Radców pp.: Zbigniew Jagodziński (Grudziądz), Władysław Namysłowski (Piechcin p. Szubin), Jan Mack (Gościcino), Inż. Alfred Dziedziul (Chełmno), Władysław Tołłoczko (Mątwy); na zastępców pp. Kazimierz Żebrowski (Jastarnia), Czesław Nagórski (Starogard), Stefan Ostrowski (Grudziądz), Józef Hänsler (Bydgoszcz), Brunon Baier (Koronowo); w kategorji drugiej na Radców Dr. Konrad Kasprowicz (Bydgoszcz), Bolesław Nowacki (Gdynia), Paweł Gończ (Brodnica); na zastępców pp. Edward Pawłowski (Bydgoszcz), Antoni Kaźmierski (Chojnice), Walery Tomczyński (Orle).

Do sekcji handlowej w pierwszej kategorji wybrani zostali na Radców pp.: Tadeusz Marchlewski (Grudziądz), Dr. Władysław Smoleń (Gdynia), Jerzy Tymieniecki (Toruń), Władysław Maciejewski (Tczew), Bronisław Kentzer (Bydgoszcz); na zastępców pp.: Paweł Billert (Toruń), Józef Pilaczyński (Bydgoszcz), Franciszek Grzegorzewski (Gdynia), Władysław Matecki (Bydgoszcz), Hipolit Braun (Świecie); w drugiej kategorji wybrani zostali na Radców pp.: Józef Chmurzyński (Chełmno), Bronisław Zamiara (Bydgoszcz), (Stefan Knast (Inowrocław); na zastępców pp.: Bernard Kreft (Grudziądz), Ignacy Nowak (Koronowo), Stanisław Maćkowski (Tuchola).

Do Sekcji Żeglugowo - portowej wybrani zostali na Radców pp.: inż. Napoleon Korzón, Łucjan Byczkowski, Feliks Kollat, Juljan Rummel, na zastępców pp. Bronisław Garbowicz, Stanisław Rostkowski, Zdzisław Żegiestowski, Włodzimierz Błażejewski.

Razem wybrano 20 Radców i 20 zastępców, co stanowi połowę Radców i zastępców z wyboru; w takiej samej ilości Radcowie i zastępcy będą wybrani do Izby od zrzeszeń gospodarczych, jakie wyznaczy Pan Minister Przemysłu i Handlu, pozatem wejdzie do Izby 5 Radców z nominacji, dalszych zaś 5 mogą być dokooptowani przez przyszłą Izbę.

W ten sposób przyszła Izba składać się będzie z 50 Radców, gdy obecna liczyła 80.

POSIEDZENE KOMISJI PODATKOWEJ.

W dn. 18 bm. odbyło się pod przewodnictwem wiceprez. Izby p. Marchlewskiego posiedzenie izbowej Komisji podatkowej. Na po-

rządku dziennym tego posiedzenia były sprawy następujące: zryczałtowanie podatku obrotowego dla drobnych przedsiębiorstw, projekty podatków pośrednich od kwasu węglowego, cukru skrobionego i krochmalu ryżowego, scalenie podatku przemysłowego od obrotu, reforma systemu świadectw przemysłowych, obniżenie opłat stemplowych od podań, wnoszonych w sprawach skarbowych i inne.

W wyniku dyskusji nad temi sprawami ustalono wytyczne stanowiska, jakie delegat Izby naszej miał w dniach 19 i 20 bm. zająć w Warszawie podczas obrad nad temi sprawami w łonie Międzyizbowej Komisji Skarbowej.

AKCJA W KIERUNKU UTWORZENIA W GDYNI ARBITRAŻU DLA BAWEŁNY.

W dalszym ciągu wszczętej przez Izbę naszą akcji mającej na celu utworzenie w Gdyni arbitrażu dla bawełny wwożonej przez port gdyński, odbyła się w dniu 16 bm. w lokalu Izby Przemysłowo - Handlowej w Łodzi konferencja przedstawicieli kół gospodarczych, zainteresowanych w powstaniu tej instytucji.

W konferencji tej wzięli z Gdyni udział dyrektor oddziału Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni radca Izby p. W. Grabowski, wicedyrektor Izby p. J. Kawczyński. oraz przedstawiciel ekspedytorów bawełny p. Pendracki. W wyniku konferencji uchwalono utworzyć zrzeszenie interesantów handlu bawełną w Gdyni, przyczem zebrani na konferencji ukostytuowali się jako komitet organizacyjny tego zrzeszenia. Tak ukonstytuowany komitet przedyskutował projekt statutu przyszłej organizacji. Projekt ten po przeprowadzeniu szeregu uzupełnień i poprawek przez Izbę naszą i Łódzką ma być przedstawiony do ostatecznej aprobaty komitetowi organizacyjnemu. Ponadto uchwalono opracować regulamin przy zawieraniu tranzakcji, czyli tak zwanych norm tranzakcyjnych i kontraktowych. które będą obowiązywać strony, zawierające umowy kupna sprzedaży bawełny. Opracowanie tych norm powierzono specjalnej komisji technicznej.

STAWKI SKŁADOWE NA BAWEŁNĘ.

W związku z przejęciem przez Bank Gospodarstwa Krajowego w administrację poręczającą magazynu nabrzeżnego Nr. VI w Wolnej Strefie, zostały ustalone nowe stawki składowe na bawełnę.

Niżej podane stawki obowiązywać będą we wszystkich nabrzeżnych magazynach U. M. począwszy od dnia 1 listopada 1934 r.

a) pierwsze 5 dni roboczych bezpłatnie. Pierwszy dzień bezpłatny liczy się począwszy od następnego dnia po ukończeniu wyładunku statku,
b) dalsze 10 dni od beli i dnia . 0,02 zł
c) dalsze i ostatnie 5 dni od beli i dnia . . . . 0,04 zł

Zamagazynowanie bawełny ponad 20 dni w magazynach nabrzeżnych. dozwolone jest tylko w wypadku braku miejsca w magazynach długoterminowych II-ej strefy, lub też w innych okolicznościach, za zgodą Urzędu Morskiego. W tych wypadkach liczona będzie stawka składowa minimalnie za 15 dni składowych, a mianowicie:

a) bele bez względu na kraj pochodzenia o wadze do 130 kg od beli i dnia . . . . 0,008 zł
b) bele ponad 130 kg od beli i dnia . . . . 0,012 zł

przyczem obowiązuje przymus sztaplowania bel w/g następujących norm:

przy belach amerykańskich graniastych 1 na łeb,4 na płask

przy belach amerykańskich okrągłych 3 na łeb, 2 na płask

przy belach egipskich 2 na łeb, 2 na płask

przy belach rosyjskich 3 na łeb, 2 na płask

przy belach peruwiańskich 2 na łeb, 2 na płask

przy belach indyjskich 1 na łeb, 4 na płask

przy belach brazylijskich 2 na łeb, 2 na płask.

Identyczne stawki stosowane będą w magazynie Nr. VI. U. M., będącym w administracji poręczającej Banku Gospodarstwa Krajowego.

Z Portu Gdańskiego

PRZEŁADUNEK TOWARÓW W PORCIE GDAŃSKIM WE WRZEŚNIU B. R.

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdańskim w ciągu września wyniósł 575.382,3 ton (w sierpniu br. 551.184,3 ton we wrześniu 1933 r. — 468.088,7 ton) z czego na przywóz przypadło 62.137,8 ton i na wywóz 513.244,5 ton. Z tych ogólnych liczb wynika. że przeładunek towarów w porcie w dalszym ciągu wykazuje tendencje rozwojowe; o ile w porównaniu do sierpnia br. wzrost nie jest zbyt wielki, wynosi bowiem 24,2 tys. ton, to zestawienie z obrotem tego samego miesiąca roku zeszłego daje różnicę 107,3 tys. ton, co jest już liczbą bardzo poważną, bo sięgającą zgórą 20 proc. Miesiąc sprawozdawczy w porównaniu do sierpnia wykazał znaczny spadek w

przywozie, mianowicie gdy w sierpniu odnośna liczba wyniosła 93.068,9 ton, to we wrześniu, jak zaznaczono wyżej, spadła ona do 62.137,8 ton, zjawisko to jednak daje się wytłumaczyć spadkiem przywozu tego towaru, który głównie zwyżkę miesiąca sierpnia spowodował, mianowicie rud i innych produktów mineralnych, a który wykazał w miesiącu sprawozdawczym spadek o blisko 27 tys. ton.

Różnice w obrocie poszczególnych towarów za miesiąc sprawozdawczy w porównaniu do tegoż miesiąca roku zeszłego przedstawiają się w sposób następujący: (w nawiasach liczby dotyczą września 1934 roku). Rudy — 24.156,9 ton (11.984,8 ton), nasiona — 2.706,7 ton (551,6 ton), kakao — 145,4 ton (122,2 ton), przędza wełniana — 59,7 ton (39,8 ton).

Zmniejszone ilości przywozu dotknęły towary następujące: kawa 207,7 ton (219,1 ton), śledzie solone — 2.760,8 ton (3.448,6 ton) — w Gdyni śledzi przywieziono we wrześniu 3.567 ton — tłuszcze zwierzęce — 424,3 ton (810.5 ton), melasa — 1.176,1 ton (1.280,4 ton), wełna surowa — 15,7 ton (23,7 ton), przędza bawełniana — 189,2 ton (309,3 ton) i żelazo surowe 215,3 ton (236,4 ton). Odpadł całkowicie przywóz fosforytów, których we wrześniu 1933 roku przywieziono 4.826 ton, oraz złomu, przywieziono w zeszłym roku w ilości — 1.545,2 ton.

W wywozie bardzo poważne znaczenie miało zboże różnego rodzaju, mianowicie — żyta wywieziono 54.626,7 ton (29.095,7 ton), jęczmienia 53.071,5 ton (16.110,3 ton) i pszenicy — 2.270 ton (0), mąka pszenna — 7.247,6 ton (757,0 ton). Zmniejszenie w wywozie zaznaczyło się w roślinach strączkowych — 330,4 ton (3.442,6 ton), makuchach 968,9 ton (1.298,1 ton) i cynku — 167 ton (445,6 ton). Wywóz drzewa i węgla utrzymał się na mniej więcej tym samym poziomie — drzewa wywieziono 61.246,9 ton (61.655,7 ton) i węgla 259.052,2 ton (251.704,4 ton) również na tym samym poziomie utrzymał się wywóz parafiny — 992,5 ton (958,5 ton) i bekonów 121,6 ton (136,8 ton).

Wyżej przytoczone dane dla wywozu z portu gdańskiego są bardzo charakterystyczne, jeśli bowiem zestawimy ogólną ilość wywiezionego zboża — wszystkich gatunków i mąki, to otrzymamy liczbę 117.215,8 ton, odpowiadającej prawie 25 proc. całego wywozu portu, jeśli dodamy do tej liczby wywóz drzewa w poważnej wysokości 61,2 tys. ton, to otrzymamy dla tych dwóch surowców udział w ogólnym wywozie ponad ⅓ część.

Rezultaty ogólne przeładunku towarów za trzy kwartały r. b. w porównaniu do tych samych danych, dotyczących roku ubiegłego przedstawiają się jak następuje:

Przywóz:

styczeń — wrzesień 1934 r. —	452.074,2	ton
styczeń — wrzesień 1933 r. —	330.803,0	ton
wzrost	121.271,2	ton

Wywóz:

styczeń — wrzesień 1934 r. —	4.289.643,9	ton
styczeń — wrzesień 1933 r. —	3.166.588,2	ton
wzrost	1.123.055,7	ton

Ogólny wzrost obrotów, jak z przytoczonych liczb wynika, wyniósł w Gdańsku 1.244.326,9 ton.



DODATKI ZIMOWE DO OPŁAT PORTOWYCH NA BAŁTYKU.

Z dniem 15 bm. obowiązywać zaczęły t. zw. opłaty zimowe w portach w Tallinnie i Helsinkach, są one o 25 proc. wyższe od opłat normalnych. W Królewcu i w Rydze opłaty zimowe zaczną obowiązywać z dniem 15 listopada. Pobieranie podwyżek do opłat portowych w okresie zimowym spowodowane jest trudnościami utrzymania portów na Bałtyku z powodu pojawiania się lodów, przyczem nawigacja w wielu z nich utrzymywana może być jedynie przy pomocy lodołamaczów.

W porcie gdyńskim *żadnych dodatkowych opłat w okresie zimowym niema.*

BILANS PŁATNICZY HANDLOWEJ FLOTY NIEMIECKIEJ.

Ogólna suma wpływów z zagranicy, jakie otrzymała w roku 1933 handlowa flota niemiecka wyniosła 407 miljonów marek niemieckich, po odliczeniu sumy wydatków tejże floty zagranicą, wynoszących 214 miljonów marek, otrzymujemy czystą nadwyżkę wpływów w sumie 193 mil. marek niemieckich. Porównanie z latami 1932 i 1928 wykazuje bardzo poważny spadek tej pozycji,

mianowicie w roku 1932 nadwyżka wynosiła 240 miljonów marek, zaś w roku 1928 — 545 mil. marek.

WŁOSKIE PLANY SILNIEJSZEGO ZWIĄZANIA SIĘ Z PÓŁNOCĄ.

Włoskie plany penetracji żeglugowej na morza północnej Europy sięgają bardzo daleko. Owocowa linja italska, której pierwszy statek „Frutta d'Italia" przybywa do nas już 22 listopada, a następujące będą przybywać w odstępach 10—15 dniowych, połączy Gdynię nietylko z portami półwyspu i Sycylji, lecz również z portami Somali, skąd z przeładunkiem w Italji odbywać się będzie przeładunek bananów i innych produktów kolonjalnych. Dystans Göteborg — Somali przebiegł nowy motorowiec włoski w rekordowym dla tej linji czasie — 24 dniach.

Linja bezpośrednia Palermo — Gdynia, z poprzedniem przejściem przez Genuę, Neapol, Catanię, Messynę i z zawijaniem w drodze powrotnej do Stockholmu i Göteborga jest w zarządzie Marsano & Ballestriero w Genui. Linja ta nie jest jedyną, którą zaprojektowało to towarzystwo w kierunku północnym. Druga linja złączyć ma te same porty włoskie z Gdańskiem i Finlandją, trzecia — z portami Norwegji i Danji, czwarta — z Liverpoolem. W każdym wypadku chodzi przedewszystkiem o szybką komunikację dla owocowego eksportu Italji i o nawiązanie szybkich bezpośrednich połączeń morskich konkurujących z kolejowemi i powolnemi morskiemi w drugim rzędzie.

W kierunku Polski objawia się szczególnie silne zainteresowanie włoskich kół żeglugowych, które doceniają nasze możliwości ekonomiczne. Do portów polskich jak widać z powyższego, projektuje się nie jedna, lecz dwie linje, oczywiście linja Italja—Gdańsk—Finlandja zawadzi również o Gdynię, więc w razie jednakowej gęstości ruchu na obu tych linjach będziemy mieli 6 razy w miesiącu włoskie linjowce bezpośrednio z Sycylji w Gdyni.

Prócz tego genueński korespondent tygodnika „Fairplay" dowiaduje się jakoby „Cantieri Navali Riuniti dell „Adriatico" były zainteresowane w organizacji stoczni dla naprawy statków w Gdyni. Wiadomość tą podajemy z obowiązku informacyjnego, gdyż świadczy ona o dążności do robienia interesu z Polską.

OSLO - POWERS BĘDĄ WYSTĘPOWAĆ SOLIDARNIE NA KONFERENCJI MIĘDZYNARODOWEJ W LONDYNIE.

W Oslo odbyła się konferencja skandynawskich armatorów z udziałem również Holandji. Jest rzeczą znamienną, że Finlandja, która bierze zazwyczaj udział w innych morskich konferencjach państw skandynawskich, w tej konferencji udziału nie brała, ale zato brała udział Holandja, która ma dwa punkty wspólne z krajami północnemi: 1) rozwinięty przemysł okrętowy, pracujący równorzędnie i konkurencyjnie z przemysłem okrętowym angielskim i 2) wysoki standard życiowy i wysokie płace w żegludze morskiej.

Scandinavian Shipping Gazette w Kopenhadze wyraźnie określa trzy skandynawskie marynarki i Holandję jako „Oslo - powers", które powzięły zgóry pewne uchwały i będą występować solidarnie na przyszłej międzynarodowej konferencji w Londynie w sprawach sanacji w żegludze morskiej.

Wraz z Holandją marynarki skandynawskie reprezentują ok. 7 milj. t. tonażu okrętowego i znaczny przemysł okrętowy duński, holenderski i szwedzki, podczas gdy norweski przemysł okrętowy jest jeszcze mało rozwinięty; zato tonaż norweski reprezentuje przeszło połowę interesów żeglugowych nowego bloku żeglugowego.

SKUTKI PRAWNE PRZEJĘCIA FUNKCYJ MAKLERA OKRĘTOWEGO PRZEZ ODBIORCĘ TOWARU.

Tribunal de Commerce w Brukseli wydał orzeczenie w sprawie o poważniejszem znaczeniu. Tematem rozprawy były czynności odbiorcy ładunku, który działał równocześnie jako agent okrętu przy wyładowaniu z duńskiego statku „London" drzewa, przywiezionego z Leningradu do Brukseli. Stosownie do umowy frachtowej (czarteru) odbiorca ładunku miał wyznaczyć maklera, jednakże postanowił on załatwić wszystko sam. Ładunek miał być wyładowany tak prędko jak statek mógł go wydawać, w normalnych godzinach pracy i przestojowe określone zostało w wysokości 20 £ za dobę.

Wyładunek rozpoczął się dopiero w trzy dni po przybyciu statku i kapitan obciążył odbiorcę kosztami 60 £; sąd pierwszej instancji orzekł jednakże przeciwko statkowi, ponieważ kapitan zaniedbał zrobienia protestu. Kapitan twierdził natomiast, że odbiorca towaru, działający w charakterze agenta okrętu winien odpowiadać za swą niezdolność uzyskania przestojowego od odbiorcy. Obowiązkiem bowiem agenta okrętowego (maklera) jest powiadomić kapitana o wszystkich przepisach i formalnościach, które należy przestrzegać przy wyładowaniu, gdyż w rękach agenta spoczywa dopilnowanie praw statku przy tego rodzaju formalnościach. W takim wypadku agent nie może być zwolniony od odpowiedzialności, gdyż równocześnie jest on odbiorcą i winien być zasadzony, gdyż jako agent statku nie pouczył kapitana o potrzebie zastosowania formalnego protestu.

Pomoc okazywana przez agenta okrętowego kapitanowi jest jego zasadniczym i pierwszym obowiązkiem, to znaczy w tym wypadku winien on objaśnić kapitanowi kroki, które należy poczynić ażeby interesy właściciela statku nie ucierpiały. Z tych motywów agent okrętowy, który był równocześnie odbiorcą ładunku został jako agent okrętu zasądzony na pokrycie wszystkich strat na jakie naraził właścicieli okrętu przez to, że zaniedbał udzielenia kapitanowi potrzebnej pomocy i rady.

Od czasu do czasu zdarza się i w naszym porcie, że obowiązki maklera (agenta) okrętowego wykonuje sam odbiorca lub nadawca towaru. W takich wypadkach, które nie można uważać za normalne, wykonujący zastępczo funkcje agenta okrętowego pamiętać winien o odpowiedzialności jaka na nim przez to ciąży. Interes statku, który reprezentuje agent okrętowy i interes odbiorcy, wzgl. nadawcy towaru są tak odmienne, a często sprzeczne ze sobą, że należy z dużą ostrożnością i starannością wykonywać taką podwójną funkcję, pamiętając zawsze *w jakim* charakterze, w którym wypadku się działa i czy zostały ściśle wykonane przejęte na siebie obowiązki.

ROZBUDOWA PORTU W SALONIKACH.

Zamierzone roboty nad rozbudową portu w Salonikach mają kosztować 105 miljonów drachm. Rozpisany na wykonanie tych robót konkurs międzynarodowy ma być zamknięty w dniu 14 stycznia 1935 roku.

Warunki konkursu podawane są do wiadomości przez wydział finansowy Zarządu portu w Salonikach.

Wiadomości celne, importowe i eksportowe

SPRAWA EKSPORTU BEKONÓW I IMPORTU ŚLEDZI W ROKOWANIACH POLSKO - ANGIELSKICH.

W związku z postępem rokowań handlowych z Anglją nastąpiła między przewodniczącymi delegacji polskiej i angielskiej wymiana listów, ustalająca, iż z jednej strony rząd Zjednoczonego Królestwa nie wprowadzi przed dniem 31 grudnia żadnych nowych warunków, które mogłyby pogorszyć obecny stan w odniesieniu do eksportu bekonów z z Polski do W. Brytanji, z drugiej zaś strony — rząd polski obniży cło na śledzie świeże, importowane z Anglji przez porty polskiego obszaru celnego — do wysokości 1 zł od 100 kg, a na śledzie solone, importowane tą samą drogą, do wysokości 16 zł za beczkę.

Zarządzenia powyższe będą obowiązywały do 31 grudnia 1934 r. Stanowią one pierwszy rezultat polsko - angielskich rokowań o nowy traktat handlowy. Dalsze rokowania są w toku.

PRZEPISY O ZNAKACH HANDLOWYCH W PALESTYNIE.

Polsko - Palestyńska Izba Handlowa komunikuje, iż Rząd Palestyński zamierza z dn. 1 stycznia 1935 r. wykonywać ściśle przepisy ustawy o znakach handlowych (ustawa z roku 1929: Official Gazette Nr. 227 i 230), na wykonanie których nie zwracano dotychczas należytej uwagi.

Producenci towarów, oznaczonych znakami handlowemi, markami ochronnemi, wzgl. właściciele patentów, winni zatem zarejestrować znaki, marki i patenty w Palestynie, nie bacząc na rejestrację tychże w innych krajach. Jeżeli rejestracja nie nastąpi, to towary będą narażone na konfiskatę w w chwili wejścia do portów palestyńskich.

Wspomniana Izba oświadcza gotowość udzielania producentom polskim wszelkich informacyj w zakresie rejestracji znaków handlowych za opłatą na rzecz Rządu Palestyńskiego. (Według informacji Registratora patentów, znaków etc. Rządu Palestyńskiego z dnia 27. 5. 34., Nr. R. T. M. 3. Gen., opłata za informację wynosi £P. 1,250).

NOWY WYKAZ KONTYNGENTÓW WE FRANCJI.

Ogłoszony został wykaz kontyngentów importowych ustalonych na okres od 1. 10. 34 r. do 31. 12. 1934 roku. Kontyngenty specjalne przyznano Polsce w zakresie następujących artykułów: klej (poz. 325) — 56 q, ubrania męskie i chłopięce (z poz. 460E) — 10.255 kg., damskie i dla dziewczynek (z poz. 460E) — 2.061 kg., meble gięte (z poz. 590) — 43 q.

Prócz towarów dotychczas skontyngentowanych ogłoszona została nowa lista towarów przemysłowych, których przywóz uzależniony jest od pozwolenia Gen. Dyrekcji Ceł wydanego na wniosek Min. Handlu, oraz lista kontyngentów rolniczych.

NOWE ZARZĄDZENIA KONTYNGENTOWE W HISZPANJI.

Wysokość kontyngentu na węgiel w IV kwartale rb. ustanowiona została w wysokości 7205 t., co odpowiada przeciętnemu importowi w ostatnich trzech latach. Rozdział kontyngentów między poszczególne państwa przeprowadza międzyministerjalna komisja dla handlu zewnętrznego.

Dekretem z dnia 13 września 1934 r. wprowadzony został tymczasowy zakaz importu stearyny (poz. 809 i 810) tar. celnej hiszp.) Jednocześnie upoważnione zostało ministerstwo przemysłu i handlu do udzielania specjalnych okresowych kontyngentów na import stearyny surowej i obrobionej, przyczem jako baza będzie służyć przeciętny import w latach 1931, 1932, 1933.

ZWYCZAJE HANDLOWE W FINLANDJI.

Dokładna znajomość zwyczajów handlowych rynku zagranicznego ułatwia w poważnym stopniu ekspansję gospodarczą na terenie danego kraju i przyczynia się do utrwalenia nawiązanych stosunków. W Finlandji, gdzie cały handel jest zasadniczo oparty na zaufaniu nabywcy do dostawcy, sprawa ta ma specjalną doniosłość.

Nawet największe, miljonowe tranzakcje zawarte bywają na zasadzie osobistej rozmowy lub za pośrednictwem telefonu. Jasnem jest, że każdą tranzakcję, nawet najdrobniejszą potwierdza się pisemnie, jednak warunki dostawy, rozpłaty itp. związane z daną tranzakcją ustalone są w drodze porozumienia ustnego i są obowiązujące dla obydwu stron. Dlatego też ważnem jest, by obie strony ściśle znały terminologję handlową.

Położenie geograficzne Finlandji spowodowało, iż większość tranzakcyj zagranicznych kraju odbywa się z reguły „F. O. B." lub „C. I. F.". prócz tranzakcyj z Rosją, opartych na klauzuli franco wagon „stacja graniczna". Oferty oparte na klauzuli „ab Fabrik", „ab Lager", „frei an Schiffsseite"; — port załadowania (Franco l'usine, Franco depot, Franco au long du bord du navire — „FAS") — nie są przyjęte, gdyż utrudniają kalkulację ceny.

Stosownie do przyjętych w Finlandji zwyczajów handlowych pojęcie „FOB" (free on Bord, franco rendu au bord du navire) oznacza, że dostawca dostarcza towar aż do portu nadawczego i ładuje towar na statek, wyznaczony przez nabywcę towaru, to znaczy, że dostawca ponosi wszelkie ryzyko i wszystkie koszta, również cło eksportowe, aż do załadowania towaru na statek. Nabywca natomiast zajmuje się wynalezieniem statku, pokrywa asekurację morską towaru i informuje dostawcę towaru, kiedy statek wychodzi. Z chwilą załadowania towaru na statek odbiorca przyjmuje na siebie całe ryzyko. Odbiorca fiński z reguły żąda przesłania oryginalnego konosamentu bezpośrednio lub za pośrednictwem banku względnie firmy spedycyjnej. lub jego zastępcy np. spedytora w porcie nadawczym natychmiast po załadowaniu. Odpis konosamentu wysyła się zazwyczaj statkiem, na którym towar został załadowany. W szeregu krajów środkowo - europejskich (jak np. Belgja i Holandja) nadawca towaru przesyła odbiorcy jedynie tak zw. „dowód naładowania" (Ladequittung), jednak Finowie żądają od eksporterów holenderskich i belgijskich przedłożenia oryginalnego konosamentu, co ułatwia odbiorcy nietylko zorjentowanie się w oznakowaniu, wadze itp. ładunku nadchodzącego, ale ułatwia mu również sprzedanie towaru „przypływającego". Konosament przedstawia dla kupca fińskiego prawdziwy dokument wartościowy, który w każdej chwili może spieniężyć lub zastawić. Moment reklamacyj towaru kończy się, stosownie do istniejących w Finlandji zwyczajów przy tranzakcji „FOB", w chwili nadejścia do portu przeznaczenia (port wyładowania). Różni się to od interpretacji belgijskiej, holenderskiej i amerykańskiej (U. S. A.), gdzie nabywca towaru musi reklamować niedokładność jeszcze przed załadowaniem towaru na statek.

Klauzula „CIF" (koszta, fracht i asekuracja) wymaga od nadawcy towaru dostarczenia towaru aż do portu wyładowania (portu przeznaczenia), przyczem nadawca ponosi koszta frachtu, asekuracji morskiej i lądowej od miejsca wysłania do portu odbiorczego (wyładowania). Asekuracja musi o 10 proc. przewyższać zafakturowaną wartość ładunku i musi być uskuteczniona w pierwszorzędnem ogólnie znanem towarzystwie asekuracji morskiej, przyczem transport morski i lądowy odbywa się wyłącznie na ryzyko odbiorcy.

Klauzula „CIF" przewiduje pozatem odbiór towaru „FAS", interpretowane w Finlandji jako „An Schiffsseite" (port wyładowania). co poważnie różni się od postanowień klauzuli „fas" w St. Zjedn. A. P., Belgji, Holandji gdzie „fas" (port wyładowania) interpretowane jest jako „Ware im Schiffsraum", to znaczy, że odbiorca ponosi koszta wyładowania ze statku, według zaś fińskiej interpretacji „fas" — port wyładowania oznacza, że koszta wyładowania do wagonu, składu, samochodu, przystani, ponosi dostawca towaru.

WIDOKI ZBYTU SKRZYŃ W HOLANDJI.

W Holandji sprzedawane są przedewszystkiem skrzynie do mleka kondensowanego i margaryny. W ogólności stawiane są wymogi, by skrzynie były obrobione solidnie z desek równoległych i z ostremi kantami, wolne od rys i pęknięć.

Dokładne ustalenie wymogów nastąpić winno w drodze korespondencji między wytwórcą skrzyń, a ich odbiorcą, który będzie mógł w najdrobniejszych szczegółach podać, jakiego rodzaju i jak wykonane skrzynie są mu potrzebne.

Ogólnie biorąc spotyka się na rynku holenderskim następujące typy kompletów skrzynkowych (terminologja w języku niemieckim):

1) beideseitig Glattenschnitt,
2) einseitig „
3) beideseitig Feinschnitt,
4) einseitig „
5) einseitig gehobelt.

Odbiorcy żądają, by listwy były przymocowane gwoździami, deski dublowane (spajane) są albo za pomocą sklejania, albo fugowania, by deski były jednakowej grubości, a poszczególne części skrzyń, winny być spajane w komplety drutem (nakrywki, boki, spody i listewki).

Ostatnio uzyskuje się za skrzynie do mleka kondensowanego: Fl. 24 za mtr.³ cif Rotterdam, Amsterdam.

Odbiorcy wyrażają opinję, że przy dostawach polskich skrzyń drewno nie jest zupełnie suche, wobec czego musi być w rubryce przesuszane i czasem się zdarza, że drzewo dostarczone drogą wodną podczas przesuszania pęka. Przy transporcie lądowym potrzeba suszenia odpada. — Zwłaszcza drzewo transportowane wodą w zimie, przychodzi często na miejsce przeznaczenia w stanie mokrym. Pozatem bywa, że drewno posiada sęki lub jest zgniłe i słojowate.

Zachodzą również wypadki, niedostatecznie dokładnej obróbki. Z tego też powodu wytrzymałość desek jest różna, jak również ich szerokość, czego nigdy nie spotyka się u skrzyń wyrobu holenderskiego.

Trzy fabryki:

1) N. V. Emballage Fabrieken van en Bergh, Rotterdam,
2) V. d. Lugt. Rotterdam,
3) Vasserveld & Co, Leerdam

zawiązały koncern, celem zmonopolizowania całej produkcji kompletów skrzynkowych i wyłącznego dostarczania ich na rynek krajowy. Fabryki te zabiegają u władz holenderskich o wprowadzenie premji dla wyrobu skrzynek krajowych, przez co usunie się bezrobocie panujące w tej branży, uruchamiając w odpowiednich rozmiarach rodzimą produkcję. P. I. E.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 27 WRZEŚNIA DO 7 PAŹDZIERNIKA 1934 R.

ALGIER. Przepisy o obowiązku znakowania niektórych towarów importowanych do Francji dotyczą także rynku algierskiego. Należy zwrócić specjalną uwagę na dekret o znakowaniu wyrobów szklanych (z dnia 29. 8. 1934 r.) których import do Algieru nie jest wyjątkowo skontyngentowany, a podlega tym ograniczeniom we Francji.

Odnośny dekret postanawia, że wyliczone niżej artykuły mogą być wprowadzone do Francji dla celów konsumcji, przyjęte do składu lub do obiegu, wystawiane na sprzedaż, sprzedawane itp., tylko pod warunkiem posiadania napisów alfabetem łacińskim, wskazujących ich pochodzenie, niezacierających się i widocznych: kubki szklane i z kryształów; gruszki szklane do lamp elektrycznych otwarte bez dodatków; wyroby ze szkła dętego itp. oraz wszelkie wyroby szklane osobno niewymienione za wyjątkiem zwierciadeł, szkła szybowego i wystawowego, szkiełek do zegarów, okularów i szkieł optycznych, szkliwa, tub szklanych zwyczajnie ciętych i płyt fotograficznych.

BELGJA. Zainteresowane czynniki belgijskie zwróciły się ostatnio do belgijskiej Komisji Gospodarczej Międzyministerjalnej celem skontyngentowania wwozu do Belgji drobiu, grzybów, mączki kartoflanej i moreli.

Rząd belgijski postanowił skontyngentować wwóz torfu (lignite et briquettes de lignite).

Opłata wwozowa ma wynosić 5,— fr. od tony.

Data wprowadzenia w życie powyższej decyzji nie została jeszcze ustaloną.

BRAZYLJA. W myśl dekretu Rządu Brazylijskiego Nr. 24432 towary eksportowane z Brazylji, a zawarte w statystyce oficjalnej pod poz. „różne", zostały zwolnione od przymusu odprowadzania dewiz po kursie oficjalnym do Banco do Brasil. Wobec powyższego eksporterzy tych towarów mają prawo do sprzedaży uzyskanych dewiz z wolnej ręki, po kursie około 30% wyższym od kursu utrzymywanego przez Banco do Brasil.

Główniejsze z tych artykułów są następujące: smalec, wosk pszczelny, obuwie, włosie, krew, kryształy, mika, tłuszcze, materjały bawełniane, kakao w proszku, otręby, włókno „piassawa", ipecacuana, siemię bawełniane, tytoń zwijany, cygara i papierosy, zioła lekarskie, makuchy lniane, mięso solone-suszone, tłuszcze zwierzęce, skóry wyprawne, przetwory mięsne, jaja, mangan, ruda żelazna, spirytus, kije do mioteł, esencje i perfumy, mączka z manioki, guarana, orzeszki amerykańskie, babassu, tytoń kręcony, masło kakaowe, „paina" (rodzaj bawełny pierzastej).

BUŁGARJA. Wydostanie należności, które powstały w r. 1932 z tytułu dostaw towarów zagranicznych, jest możliwe w myśl decyzji Banku Narodowego tylko w drodze kompensaty za wywóz następujących artykułów bułgarskich: węgla kamiennego, olejku różanego, wina, wódek, kaoliny, minerałów, drzewa w stanie surowym i półobrobionym prócz sosnowego i podkładów kolejowych.

CYPR. Dekretem z dnia 1 sierpnia 1934 r. podwyższone zostały stawki celne na jadalne i niejadalne oleje.

ESTONJA. Na mocy rozporządzenia z dnia 21 września 1934 r. wprowadzony został zwrot cła za materjały do opakowania (blacha cynkowa), słodyczy, mleko skondensowane i ryby.

Projektowaną jest zmiana taryfy celnej estońskiej: obniżone ma być cło na surowce i półfabrykaty, wełnę surową, grafit, blachę aluminjową, surowce dla produkcji szkła, wyroby chemiczne i kosmetyczne. Zwyżką mają być objęte garbowane i farbowane skóry zajęcze. Na mocy wymiany not między Estonją i Litwą, zniesiony został przymus legalizacji świadectw pochodzenia między obu krajami.

FINLANDJA. Z mocą obowiązującą od dnia 18 września 1934 r. wprowadzony został zakaz importu jabłek (poz. 73 fin. taryfy celnej). W wyjątkowych wypadkach może ministerstwo Gospodarstwa udzielić licencyj. Rozporządzenie to powstało na skutek wielkiej podaży jabłek estońskich, co spowodowało ogromną zniżkę ceny sprzedażnej tego artykułu.

Decyzją Rady Min. z dnia 20 września 1934 r. obniżone zostały premje eksportowe na masło, ser, jaja, wieprzowinę soloną i wędzoną, wieprzowinę in-

nego rodzaju, świnie rzeźne. Przyczem premja eksportowa na masło obniżona została o 0.50 Fmk., a na jaja o 0,1 Fmk.

HISZPANJA. W dzienniku ustaw min. przemysłu i handlu ogłoszone zostało wyjaśnienie, że worki jutowe i lniane wylepione z wierzchu papierem, a służące jako opakowanie dla smoły lub innych produktów kleistych, clone są według poz. Nr. 1208 t. j. 0,92 pesetów od 1 kg netto.

HOLANDJA. Skontyngentowany został import do Holandji wstążek, tasiem i sznurowadeł bez gumy: a) z czystego jedwabiu, ze sztucznego jedwabiu, lub z jedwabiu mieszanego ze sztucznym, b) z bawełny, c) z innych surowców, oraz wstążek i tasiem z gumą. Wstążki, taśmy i sznurowadła bez gumy wykonane z wełny lub półwełny nie są objęte zarządzeniem. Jako rok bazowy przyjęto r. 1932, a wysokość przysługującego kontyngentu ustalono na 25%.

ŁOTWA. Tranzakcje kompensacyjne nie mogą być zawierane przez firmy prywatne, tylko przez instytucje rządowe. Pozatem zawieranie tranzakcyj takich jest utrudnione, ponieważ Min. Finansów stoi na stanowisku, że drzewo, len, masło i inne towary, które stanowią główny przedmiot eksportu łotewskiego i dostarczają dewizy, nie mogą stanowić przedmiotu kompensaty.

W myśl zarządzenia Komisji Walutowej ogłoszonego 7. 9. 1934 wpłaty w walucie obcej na rachunek bieżący mogą być dokonywane jedynie za specjalnem zezwoleniem Komisji. Otwarte uprzednio rachunki zostaną zamknięte, o ile komisja nie zezwoli na ich dalsze prowadzenie.

Operacje związane z transportem kolejowym podlegają w myśl zarządzenia z 22. 9. 34 również zezwoleniu Komisji Walutowej.

PALESTYNA. Na mocy dekretu z dnia 6 września 1934 r. dozwolony jest wolny od opłat celnych import papieru krepowego w rolkach o długości nie mniej niż 500 m., sprowadzanego dla celów przemysłowych. Zabroniony został na okres trzech miesięcy (październik do grudnia włącznie) import pszenicy.

Rząd Palestyński postanowił wprowadzić świadectwa pochodzenia dla wszelkich importowanych towarów.

SYRJA. Ustanowione zostało nowe cło na cukier, które wynosi w taryfie normalnej 225 piastrów syr., w taryfie maksymalnej 450 syr. piast. od 100 kg.

SZWAJCARJA. Z dniem 6. 10. 1934 r. skontyngentowano przywóz transmisyj skórzanych, waty z celulozy, fartuchów kauczukowych, owoców surowych, serów, nici jutowych, celuloidu, blachy miedzianej, lamp i świeczników oraz nasion jarzyn, drzew itd. (poz. 205 taryfy celnej). Podwyższono pozatem cło na owoce suszone, ceratę oraz ustanowiono podatek wewnętrzny w wysokości 2 fr. szw. od 100 kg. pobierany przez Centralę Importu Pasz, od ziemniaków sadzeniaków.

TURCJA. Ustalone na okres od 1 października 1934 r. do 31 marca 1935 r kontyngenty przywozowe podzielone są w sposób następujący: lista S zawiera te towary, które mogą być przywożone bez ograniczeń, a lista KL te towary, które bez ograniczeń kontyngentowych mogą być przywożone z krajów, mających z Turcją umowy clearingowe lub z tych, z któremi Turcja ma dodatni bilans handlowy i które nie stosują ograniczeń wobec przywozu towarów tureckich. Minister Gospodarki ma prawo ogłosić na 40 dni naprzód, że przywóz towarów z listy S całkowicie lub częściowo zostaje zastrzeżony krajom wyżej wymienionym. Lista V zawiera towary, które mogą być przywiezione za pozwoleniem fachowych Ministerstw. Lista K ustala kontyngenty globalne, które są rozdzielane równomiernie na poszczególne miesiące. Towary z listy T dopuszczane są tylko z krajów, które stosują wobec Turcji ułatwienia przywozowe lub sprowadzają towary na potrzeby swych monopoli. Lista M, która zawierała kontyngenty specjalne dla poszczególnych krajów, została zniesiona wobec zawarcia z krajami temi układów gospodarczych.

WĘGRY. Zniesioną została wprowadzona rozporządzeniem z dnia 3 maja 1934 reglamentacja importu wełny owczej i sztucznej. Dekretem z dnia 21 września 1934 r. wprowadzony został przymus znakowania krajem pochodzenia wszelkiej odzieży z filcu dla mężczyzn i chłopców.

WIELKA BRYTANJA. Przyjęty został projekt wprowadzenia przymusu znakowania krajem pochodzenia radjoaparatów i ich części.

WŁOCHY. „Gazzetta Ufficiale" z dnia 22 września 1934 r. ogłasza dekret król. z dnia 20 września 1934 r., Nr. 1490, który postanawia, iż pochodne destylacji olejów mineralnych z poz. 644a) taryfy celnej, sprowadzane przez koleje państwowe dla funkcjonowania drezyn, uwolnione będą od cła ad valorem i taksy sprzedażnej.

Dekret król. Nr. 1494, z dnia 20 września 1934 r. ustanawia na okres próbny do dnia 30. VI. 1935 zwrot cła za surowce pochodzenia zagranicznego, używane dla produkcji samochodów.

Dekretem król. Nr. 1495 z dnia 20 września br. uwolniony został od cła importowego specyficznego i ad valorem spirytus butyliczny potrójny (ex poz. 769), przeznaczony do wyrobu piżmo-xylenu, z zachowaniem zasad i warunków, które ustali Ministerstwo Finansów.

Możliwości handlowe i eksportowe

FIRMY POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Kupiec polski wyjeżdża na stałe do Indyj Brytyjskich i chciałby nawiązać kontakt z firmami eksportowemi zainteresowanemi tamtejszym rynkiem. — E/24757/3B/Ch.

Firma niemiecka prosi o oferty na otręby pszenne i żytnie, melasę, wytłoki buraczane i kiełki słodowe. R/24541/38/Pi.

Firma niemiecka prosi o oferty na cebulę, groch, fasolę, mak i chrzan. R/24110/21/Pi.

Poważna firma drzewna w Indjach Brytyjskich pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami. P/24152/40/MM.

Firma drzewna w południowej Francji posiada licencje na import drzewa tartego z Polski i szuka kontaktu z krajowymi producentami. P/24122/40/MM.

Firma marokańska interesuje się dostawą opakowań drewnianych do przetworów owocowych. P/24028/35/MM.

Firma szwedzka poszukuje większych partyj dykty i innych gatunków drzewa nieprodukowanych w Szwecji. P/24340/40/MM.

Firma francuska poszukuje znaczniejszych partyj kopalniaków. P/24521/40/MM.

Firma holenderska interesuje się importem z Polski gumy na szelki i podwiązki. P/23035/64/M.

Firma brukselska poszukuje fabrykantów części kauczukowych mających zastosowanie w przemyśle węglowym. P/23988/63/Sz.

Firma egipska interesuje się dostawą artykułów sanitarnych wszelkiego rodzaju. P/24224/59/Sz.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Sprawy komunikacyjne i taryfowe

REWIZJA TARYF KOLEJOWYCH.

Zgodnie z zarządzeniem P. Ministra Komunikacji przystąpiono do rewizji taryf kolejowych, która ukończoną ma być w takim terminie, by wyjść mogła w druku 1 stycznia 1935 roku.

Pracę tą powierzono Międzyministerjalnej Komisji, która zaprojektowała już odnośne zmiany, idące jedynie w kierunku uproszczenia całej taryfy, natomiast *nie przewiduje dalszych zniżek taryf, a tembardziej globalną obniżkę.* Zasadnicze zmiany zaprojektowane są następujące:

1) Zmiana formy. Taryfa podzielona ma być na poszczególne zeszyty, obejmujące pewne grupy towarów, n. p. taryf naftowych, drzewnych, budowlanych i t. d.
2) Zmiana terminologji. Dotychczasowe „normalne" taryfy zwać się będą „zasadniczemi", dotychczasowe „wyjątkowe" — „specjalnemi". Sporadycznie udzielane ulgi taryfowe ogłaszane w aneksie, nazywać się będą „wyjątkowemi".
3) Zmiana klasyfikacji. Dotychczasowe 17 klas zmniejszone zostaną do 16 przez połączenie klas 1 i 2.
4) Zmiana systemu taryf drobnicowych. Mają być wprowadzone 2 klasy drobnicowe każda z 2 normami wagi: I kl. do 1000 kg i ponad 1000 kg, II — do 2000 kg i ponad 2000 kg.
5) Zmiana norm wagi klas wagonowych. Dotychczasowa rubryka „a" zmniejsza się z 10.000 kg do 5.000 kg, zaś rubr. „b" z 15.000 kg do 10.000 kg.
6) Zmiana baremu. Różniczka pozioma zaczyna się od najtańszej klasy 16 od stawki 4,20 gr. za 1 tono-kilometr i podwyższa się stopniowo o 0,84 gr. do następnej klasy. Najwyższa stawka w 1 klasie równa się 16,80 gr.

Dalej czytamy:

„Zgodnie z decyzją Pana Ministra, poza zniżką wynikającą z obniżenia minimalnej normy wagi rubryki podstawowej i związanej z nią zniżki rubryki 5-cio tonnowej *projekt nie przewiduje generalnej obniżki klas zasadniczych i taryf specjalnych.* Pewne zniżki wynikają też z częściowej przebudowy układu klas zasadniczych, przyczem jednak *pociągnie to za sobą podwyżki na bliższych odległościach taryfy drobnicowej i droższych klas wagonowych,* jednak gospodarczo podwyżki te nie będą uciążliwe, gdyż ilość przewozów na te odległości jest minimalna, a najdroższe towary, dotknięte tą podwyżką w nieco większym rozmiarze, zniosą ją, lub przejdą na samochody. Ogólna obniżka jest też zbędna z tego powodu, że w ciągu ostatnich 2 lat polityka taryfowa nastawiona była wybitnie w kierunku zniżkowym i na tych odcinkach, na których było to uważane za potrzebne, zniżki zostały przeprowadzone i są dalej przeprowadzane niezależnie od rewizji taryfy".

Na ostatniem posiedzeniu Komitetu Taryfowego Państwowej Rady Komunikacyjnej dnia 15. X. wyłoniona została ścisła komisja, składająca się z 12 przedstawicieli poszczególnych grup przemysłowych oraz przedstawiciela Min. Skarbu, Handlu i Rolnictwa — która rozpatrzy przedstawiony przez Min. Komunikacji projekt rewizji taryf. Z pośród przedstawicieli ziem b. dz. pruskiej do komisji należą: inż. Okoniewski z Poznania (ziemiopłody i przetwory rolnicze), Dr. Drażdżyński z Poznania (cukier), inż. B. Nagórski z Gdańska i dyr. Michalewski z Gdyni (sprawy portowe) i inż. A. Dziedziul z Chełmna (cement, wapno i ceramika). Komisja ta rozpoczęła dn. 22. X. swe prace.

Na temże posiedzeniu rozpatrzono i przyjęto przez Komitet Taryfowy 2 wnioski, dot.:

1) zmian przepisów i opłat kolejowych w portach polskich (wniosek Komisji Portowej) i
2) zmian taryfowych na przewóz materjałów ceramicznych (wniosek Komisji Kresowej).

Zainteresowani i mający specjalne życzenia przy rewizji taryf kolejowych zwracać się mogą do wymienionych osób w zakresie powierzonych im referatów. Podkreślić jednak należy, że wnioski o zniżki taryfowe, bez wskazania na źródła rekompensat i bez cyfrowych uzasadnień, miałyby przy obecnej pracy rewizyjnej niewielkie widoki powodzenia.

Inż. A. Dziedziul.

POLSKO - RUMUŃSKO - BUŁGARSKA TARYFA.

Z dniem 20 października br. mają być obniżone obecnie obowiązujące stawki opłat przewozowych polsko - rumuńsko - bułgarskiej taryfy towarowej artykułowej 10 na tytoń, 15 na świeże owoce, 39 na jaja, 13 na skóry. Obniżki te spowodowane są uwzględ-

nieniem ulg, przyznanych w międzyczasie ze strony P. K .P. na przewóz tytoniu ze względów na konkurencję kolei węgierskich i jugosłowiańskich oraz na przewóz jaj i owoców, ze strony kolei rumuńskich na przewóz jaj, owoców i tytoniu od granicy w Boteni i Giurgiu Port do granicy pod Grigore Chica Voda, a ze strony kolei bułgarskich na eksport owoców, jaj tytoniu, skór owczych i kozich oraz na zniesienie bułgarskiej opłaty portowej Russe port przy eksporcie.

ULGI W TARYFACH PORTOWYCH.

W najkrótszym czasie mają być ogłoszone następujące ulgi w taryfach portowych. W ramach taryfy wyjątkowej P. L. 3 na eksport pewnych kontyngentów cienkiego papieru pakowego obniżone mają być stawki opłat przewozowych przez stosowanie zamiast obecnych stawek kl. 11, stawek kl. 8, obniżonych o 40 proc., zaś na eksport papieru bezdrzewnego stawek kl. 8, obniżonych o 35 proc. Na przewóz spatu polnego z Gdyni do Katowic wprowadza się stawkę opłat przewozowych w wysokości 110 gr od 100 kg. Zawierające bór minerały z portów Gdyni i Gdańska będą przewożone do Rybnika z opustem 15 proc. od dotychczasowych stawek. Ulgę z poz. c. 1 aneksu na eksport koni przez suche przejścia graniczne rozszerzy się i na porty polskie. Specjalna ulga przyznana będzie na przewóz szmat między Gdynią i Gdańskiem a Grodnem i Białostokiem.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

PIERWSZY TRANSPORT CAŁOOKRĘTOWY ŚWIEŻYCH ŚLEDZI ANGIELSKICH W GDYNI. — PRÓBA SOLENIA.

Poraz pierwszy przybył do portu rybackiego w Gdyni w dniu 16. bm., całookrętowy ładunek śledzi świeżych z Anglji na specjalnym statku - chłodni, norweskim ss. „Rimfrost".

Transport ten jest pionierski jak ze względu na wielkość partji (272.288 kg brutto) skrzynek: 1.856/2, 332/4 i 335/8, które mają odpowiednio po 80 kg, 45 kg i 22,50 kg netto), tak też ze względu na to, że część towaru zasolono do beczek. Jeśli ten eksperyment się uda, wówczas mogą nasze statki na morzu Północnem zawijać do Gdyni i tu śledzie będą solone. „Rimfrost" jest, jako znakomicie zbudowana i przystosowana do wszelkich przewozów łatwopsujących się towarów pływająca chłodnia, możliwie najlepszym statkiem do przewozu na duże odległości towarów świeżych. Podróż z Yarmouth do Gdyni „Rimfrost" odbył w 80 godzinach.

Zaznaczyć należy, że tej wielkości statków posiadających „wszystkie chłodzone luki" jest bardzo mało: w północnej Europie kursują jeszcze tylko parowce norweskie „Milford" i „Barford".

Urządzenia chłodnicze „Rimfrost'a" pracują na dwutlenku węgla i mogą utrzymać w ładowniach chłód do minus 10° C. Dwie ładownie w środku i na przodzie statku posiadają objętość 21.000 stóp sześc. ang. i mogą pomieścić 400 t. ryb morskich.

Z przywiezionego na „Rimfroście" towaru świeżego część odeszła do krajowych wędzarń dla przerobienia na towar wędzony i marynowany. Podkreślić należy, że dla celów wędzenia, opartego o towar importowany śledzie te są bezkonkurencyjne, dając przy równej cenie znacznie wyższą jakość aniżeli w partjach, jak dotąd, przywożonych na statkach z innych portów. Należy przypuszczać, że przywóz tych gorszych śledzi ustanie i jak wędzarnie tak i odbiorcy ich żądać będą wyłącznie tego najprzedniejszego towaru.

Druga część przywiezionego na statku towaru została zasolona w beczki. Solenie wprost w beczki śledzi świeżych, przywiezionych w skrzyniach, bez zastosowania sposobu solenia pośredniego t. zw. „overdays", ma olbrzymie znaczenie dla nas, gdyż pozostawi w kraju maximum robocizny (praca zasalania, beczki, sól) dając również towar jaknajtańszy, z kosztami handlowemi pozostającemi wyłącznie w krajowym obrocie. Co taki nowy przemysł oznacza dowodzi chociażby ilość potrzebnej soli — 40.000 kg tylko dla jednego małego statku. Między innemi fatalną dla tego przemysłu jest procedura dostarczenia soli przemysłowej za pośrednictwem Warszawy z Wapna, gdyż upływa 16 dni zanim sól zamówiona dojdzie do Gdyni. Niewątpliwie jednak przy odpowiednich organizacyjnych pociągnięciach Departament Akcyz i Monopoli w Warszawie może skrócić ten termin do kilku dni.

Gdyby nawet próba ze statkiem „Rimfrost" się nie powiodła, nie dowodzi to, że dowóz śledzi świeżych z morza Północnego do Gdyni dla solenia nie będzie w przyszłości możliwy. Podobnie jak w przewozach owoców południowych stosują coraz więcej nieduże statki frachtowe o szybkości 16—17 węzłowej, możliwem będzie zastosowanie podobnego typu statków i do przewozu śledzi, jeśli rezultatem ma być skrócenie podróży do miejsca solenia z 80 godzin na 45 godzin. Dzięki skombinowaniu tego solenia ze sprawą dostarczenia świeżego śledzia do wędzarń sprawa ta ma przed sobą dużą przyszłość,

KRONIKA

— **TRANSPORT SOWIECKICH SANDACZY.** W dniu 16. bm. duży motorowiec sowiecki „Sybir" przywiózł w podróży okrężnej i wyładował przy nabrzeżu Polskiem 171 t. świeżych sandaczy w lodzie, dla potrzeb wędzarń położonych poza wybrzeżem. Tegoż dnia statek ten odszedł do Leningradu z pasażerami.

— **ZNACZNY RUCH W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.** W ubiegłym tygodniu 6 statków w żegludze zagranicznej wyładowało ogółem 656 tys. kg śledzi solonych i świeżych. Wysłano koleją z portu 69 wagonów z rybą, z czego w jednym tylko dniu 13. bm. 27 wagonów. Oczekiwany jest szereg dalszych statków, gdyż sezon importowy jest już w pełni.

— **BRAK WAGONÓW - CHŁODNI DLA EKSPEDYCJI RYB MORSKICH.** W połowie i w końcu ubiegłego tygodnia zabrakło w porcie gdyńskim wagonów-chłodni dla przewozu ryb morskich. Brak ten odczuli wszyscy handlarze rybami. W sezonie największego nasilenia przewozów ryby świeżej z dalekomorskich połowów tego rodzaju braki poważnie zagrażają naszemu handlowi rybnemu hamując rozwój jego na większą skalę. Sprawa ta wymaga bliższego zbadania: byłoby może pożądane stworzenie biura kontroli i dostawy wagonów-chłodni dla potrzeb handlu rybami morskiemi, podobnie jak w swoim czasie, w okresie nasilenia przewozów węgla zostało stworzone przy dyrekcji kolejowej t. zw. „biuro węglowe", regulujące dostawę kolejową do portów morskich węgla. Przewozy jaknajszybsze ryb morskich wymagają, oczywiście jeszcze znacznie większej i specjalnej opieki, aniżeli transporty węglowe.

— **TENDENCJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.** Połowy na wysokości Yarmouth—Lowestoft już się rozpoczęły, jednakże ładowanie eksportowe na statki pierwszych partyj śledzi yarmouthskich rozpocznie się prawdopodobnie dopiero w ostatnich dniach miesiąca. Połowy są naogół dobre i jakość nowego yarmoutha — zadawalająca.

Dla śledzi norweskich wszelkich gatunków, włącznie ze śledziami islandzkiemi norweskiego połowu, tendencja jest mocna, gdyż zapasy już się mocno przerzedziły. Matjas islandzki ma obecnie dobry popyt, jak na naszym rynku, tak również na rynku szwedzkim, który konsumuje jego znaczne ilości.

— **BUDOWA ZAMRAŻALNI RYB MORSKICH.** Na ostatniem posiedzeniu zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego w Gdyni postanowiono przystąpić do budowy specjalnej zamrażalni przy Chłodni Rybnej. Zostanie rozpisany przetarg: jeden z inżynierów chłodniczych uda się zagranicę dla zapoznania się z nowoczesnemi zamrażalniami.

Dotychczas zamrażanie ryb odbywało się sposobem najbardziej prymitywnym, t. j. na wolnem powietrzu w komorach chłodniczych. Wystarczy porównać czasy mrożenia, ażeby ocenić znaczenie właściwej zamrażalni. Gdy mrożenie 1 tony ryb na powietrzu trwa sześć dni, to w zamrażalni proces ten trwa trzy godziny. Kosztorys nowej zamrażalni wynosi 80 tysięcy złotych. Zbyteczne jest nadmieniać, że urządzenie specjalnej zamrażalni w porcie rybackim w Gdyni, będzie miało doniosłe znaczenie dla dalszego rozwoju naszego rybołówstwa morskiego.

— **SOLONE ŚLEDZIE ISLANDZKIE BEZ GŁÓW.** W dniu 16. bm. szwedzki statek żaglowo-motorowy „Grane" (204 n. t. r.), przywiózł z Göteborga do Chłodni Rybnej 200/2 i 10/1 beczek solonych śledzi islandzkich, bez głów. Śledzie bez głów już są zaprowadzone w Niemczech i w Palestynie: jest to pierwsza partja próbna takich śledzi wysłana do Polski. Zaletą ich jest większa pakowność do beczek, co dla handlu detalicznego ma zasadnicze znaczenie: np. w małej beczce zmieści się 250 sztuk śledzi bez głów, a z głowami tylko 200 sztuk. Cena jednej półbeczki oclonej. franco wagon Gdynia wynosi 36 złotych. Właścicielem towaru jest „Gdyński Import Śledzi" w Gdyni.

— **ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWOW „MEWY".** W dniu 16. bm. statek linji regularnej „Śląsk" wyładował w porcie rybackim 605/1 oraz 340/2 beczek śledzi solonych z polskich połowów na morzu Północnem. Śledzie te sortuje się w porcie rybackim Scheweningen, jednym z głównych ośrodków rybołówczych Holandji i dostarcza się je następnie do Rotterdamu, skąd partje tych śledzi zabierają do Gdyni statki Żeglugi Polskiej: „Śląsk", „Chorzów", lub „Cieszyn", mające co piątek odjazdy z Rotterdamu i co wtorek przyjazdy do Gdyni. Obecnie firma „Mewa" przygotowuje się do sortowania i przepakowywania tych śledzi częściowo we własnych magazynach w porcie rybackim w Gdyni.

— **ŚLEDZIE ISLANDZKIE.** W dniu 13. bm. norweski statek żaglowo-motorowy „Notre Dame des Dunes" (91 netto ton rejestr., służy również do połowów), przywiózł do portu rybackiego 404/1 beczek śledzi islandzkich t. zw. „nachbehandelte" z Haugesund, rybnego portu rozdzielczego w Norwegji. Odbiorcą towaru była firma Bloomfields w Gdyni.

— **ŚWIEŻE ŚLEDZIE Z HAMBURGA.** Statek regularnej linji Hamburg—Gdynia—Gdańsk, ss. „Tczew" (Żegluga Polska) przywiózł w dniu 16. bm. z Hamburga 70 t. świeżych śledzi w lodzie. Partję tę wyładowano na nabrzeżu Polskiem (basen marsz. Piłsudskiego). Niemiecki ss. „Christian Russ", przywiózł w linjowej podróży z Hamburga w dniu 19. bm. ok. 75 ton śledzi w lodzie, które wyładował na nabrzeżu Amerykańskiem, w Wolnej Strefie.

Należy mieć na uwadze, że statki, zwłaszcza w żegludze linjowej traktują partje śledzi równorzędnie z inną drobnicą i wyładowują je tam, gdzie dla statku jest wygodniej, to znaczy razem z inną drobnicą, ażeby uniknąć kosztownej zmiany miejsca wyładunku. Nie leży to jednakże w interesie odbiorców towaru. Celem spowodowania zawijania tych statków do portu rybackiego w Gdyni winni załadowcy śledzi w Hamburgu domagać się klauzuli w konosamentach: „wyładunek tylko w porcie rybackim, Gdynia".

— **KONCENTRACJA EKSPEDYCJI ŚLEDZI ANGIELSKICH NA POLSKĘ W GDYNI I GDAŃSKU.** Na mocy porozumienia angielskich eksporterów z importerami śledzi solonych w Gdańsku i Gdyni dostawa tych śledzi na Polskę będzie się odbywać jedynie przez firmy importowe Gdańska i Gdyni. Żadna firma w Polsce nie będzie mogła bezpośrednio w Anglji nabyć dla siebie śledzi. Porozumienie to ma na celu wzmożenie obrotów firm importowych, osiedlonych w Gdyni i Gdańsku: przez zmianę dotychczasowego sposobu wysyłki śledzi bezpośrednio z Anglji do odbiorców w kraju — na handel śledziem angielskim z siedzibą w Gdańsku i Gdyni.

— **ŚWIEŻE ŚLEDZIE Z ANGLJI.** Dnia 22. bm. przybył z Lowestoft norweski parowiec-chłodnia „Borgund" (132 netto t. r.), często zawijający do naszego portu. Przywiózł on 79,2 ton świeżych śledzi w lodzie. Cena tych śledzi za 50 kg netto, oclone — 25 zł. Właścicielem partji jest firma „Gdyński Import Śledzi".

Komunikaty

SYTUACJA NA RYNKACH ZBYTU NABIAŁU.

Masło.

Okres sprawozdawczy od 9—15 bm. stał pod znakiem zawartego w dniu 11 bm. polsko-niemieckiego porozumienia gospodarczego, na podstawie którego przyznano Polsce z ważnością do końca rb. kontyngent 120 wagonów masła. Na skutek tych możliwości eksportowych i przy uwzględnieniu osiągalnych z rynku niemieckiego cen, nastąpiła również zmiana sytuacji na rynku krajowym, przyczem ceny podwyższyły się do poziomu cen eksportowych — wahających się w uzależnieniu od gatunku od zł 2,40—2,80 za kg.

Rynek angielski spokojny. Masło polskie notowane jest 54—58 sh za cwt loco Londyn.

Jajka.

Tendencja w dalszym ciągu mocna. Za jajka prześwietlane z Poznańskiego płacono zł 105,— do 110,— za skrzynię 24-kopową. W drobnym hurcie płacono około zł 1,15 za mendel.

Wydawnictwa

„POLSKIE PRAWO PRZEMYSŁOWE".

Nakładem Polskiej Agencji Reklamy „PAR" Franciszek Krajna, w Poznaniu ukazała się w końcu zeszłego miesiąca na półkach księgarskich pożyteczna książka p. t. „Polskie Prawo Przemysłowe". Ujęcie i treść zagadnienia w tem wydawnictwie jest wyczerpujące i przejrzyste. Dzięki tym zaletom praca ta może być bardzo pożyteczną wskazówką dla zainteresowanych sfer gospodarczych.

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW GDYNIA-GDAŃSK

ODJAZDY STATKÓW Z GDYNI I GDAŃSKA

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	30. 10.	3. 11.	7. 11.	10. 11.
Capella	6. 11.	10. 11.	14. 11.	17. 11.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Gdynia — Wasa — (Północna Finlandja)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Annelise — z Gdyni 5/6. 11. s/s Nordland — z Gdyni 15/16. 11.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 28/29. 10. s/s Skjöld — z Gdyni 18/19. 11.

Do Rygi (Riga)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s	Odjazdy — Sailings Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Minos	29. 10.	31. 10.
Niobe	5. 11.	7. 11.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 1. 11. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 7/8. 11.
s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 14/15. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.

s/s Marieholm — z Gdyni 7. 11. — z Gdańska 7. 11.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 24. 11.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sieg

s/s Egon — z Gdyni 5. 11. s/s Egon — z Gdyni — 19. 11.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 5/6. 11. ż/m Erna — z Gdyni 19/20. 11.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10. s/s Marieholm — z Gdyni 7. 11.

Do Aarhus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 31. 10. — z Gdańska 3. 11.

s/s Iwan — z Gdyni 14. 11. — z Gdańska 17. 11.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 10. s/s Marieholm — z Gdyni 31. 10.

Gdańsk (Danzig) — Brema (Bremen)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Neptun — z Gdańska 27. 10. s/s Minos — z Gdańska 3. 11.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Hinrich	30. 10.	3. 11.
Victor	6. 11.	10. 11.
Tatti	10. 11.	13. 11.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 3. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen)

(Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 9. 11. — z Gdańska — 8. 11.
s/s Santiago — z Gdyni 29. 11. — z Gdańska — 29. 11.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów

(West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Ursa — z Gdyni 29. 10. — z Gdańska 27. 10.
s/s Jaederen — z Gdyni 12. 11.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norsweskich portów, Petsamo (Finlandja). Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Śląsk — z Gdyni 30. 10. — z Gdańska 2. 11. s/s Chorzów — z Gdyni 6. 11. — z Gdańska 9. 11.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek. z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska" przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen", odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.
Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Butt	29. 10.	31. 10.
Oscar Fridrich	1. 11.	3. 11.
Andromeda	5. 11.	7. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	30. 10.	2. 11.	7. 11.
Irisen	6. 11.	9. 11.	14. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Butt — z Gdyni 29. 10. — z Gdańska 31. 10. s/s Condor — z Gdyni 8. 11. — z Gdańska 10. 11.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Proteus — z Gdyni 30/31. 10. s/s Theseus — z Gdyni 6/7. 11.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 6. 11. — z Gdyni 8. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka

(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 31. 10. — z Gdyni 1. 11.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 31. 10. — z Gdyni 1. 11.

s/s Lublin — z Gdańska 6. 11. — z Gdyni 8. 11.

Do Leith — Grangemouth

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Helder — z Gdyni 26/27. 10. s/s Oder — z Gdyni 2/3. 11.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 28/29. 10. s/s Skjold — z Gdyni 18/19. 11.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 10/15. 11.

Ładuje bezpośrednio do Las Palmas.

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — z Gdyni 10/15. 11.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iberia — z Gdyni 31. 10 s/s Capri — z Gdyni 25. 11.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 19/20. 11.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Frutta d'Italia — z Gdyni 22. 11.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Hemland — z Gdyni 26. 10. m/s Erland — z Gdyni 30. 10.
m/s Erland — z Gdyni 2. 11.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Argosy — z Gdyni 2. 11. s/s Carplaka — z Gdyni 8. 11.
s/s Scanyork — z Gdyni 15. 11.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Kościuszko — z Gdyni 23. 11.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Margareta — z Gdyni 14. 11. m/s Pacific — z Gdyni 19. 11.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdańska 25. 10. — z Gdyni 26. 10.
s/s Bore IX — z Gdyni 10. 11.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Helene — z Gdyni 27. 10. s/s City of Wellington — z Gdyni 17. 11.

Gdynia — Karachi, Bombay, Alleppey, Madras Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Sumatra — z Gdyni 5. 11. s/s Tijuca — z Gdyni 20. 11.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

ODJAZDY I PRZYJAZDY STATKÓW DO GDYNI I GDAŃSKA.

Homeward Sailings and Arrivalę in Gdynia and Danzig — Schiffsankünfte in Gdynia und Danzig

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Nowy York (New York) — Philadelphia — Gdynia

American Scantic Line

Sailings from New York / Odjazdy z Nowego Yorku	Philadelphia	Due to arrive at Gdynia / Oczekiwane w Gdyni
s/s Carplaka — 13. 10.		s/s Sagaporack — 29. 10.
s/s Scanyork — 20. 10,		s/s Scanyork — 3. 11,

Linja Gdynia—Ameryka
(Polskie Transatlantyckie Tow. Okrętowe)

Sailings from New York Odjazdy z Nowego Yorku	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 8. 11	s/s Kościuszko — 20. 11.

Halifax (Canada) — Gdynia

Linja Gdynia—Ameryka

Sailings from Halifax Odjazdy z Halifax'u	Due to arrive at Gdynia Oczekiwane w Gdyni
s/s Kościuszko — 10. 11.	s/s Kościuszko — 20. 11.

Tallinn — Kotka — Helsingfors — Gdynia — Gdańsk

„Żegluga Polska" S. A.

Sailings — daty odjazdów

	Gdynia	Gdańsk	Tallinn	Helsingfors
	Wtorek	Sobota	Środa	Sobota
s/s Capella			31. 10.	3. 11.
s/s Cieszyn	30. 10.	3. 11.	7. 11.	10. 11.

Do Kotki zawijają tylko przy dostatecznym ładunku.

Hamburg — Gdynia Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
lub substytut	środy i soboty	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Hinrich	27. 10.	30. 10.	3. 11.
Victor	3. 11.	6. 11.	10. 11.
Tatti	7. 11.	10. 11.	13. 11.

Żegluga Polska

s/s	Hamburg	Gdynia	Gdańsk
Tczew	31. 10.	3. 11.	6. 11.

Rotterdam — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

z Rotterdamu — s/s Cieszyn 27. 10. z Rotterdamu — s/s Chorzów 3. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Sailings — odjazdy

Statek lub substytut	Rotterdam wtorki i soboty	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	27. 10.	1. 11.	3. 11.
Andromeda	30. 10.	5. 11.	7. 11.
Condor	3. 11.	8. 11.	10. 11.

Antwerpja (Antwerp) — Gdynia — Gdańsk (Danzig)

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów — Sailings

s/s Irisen — z Antwerpji 3. 11. s/s Śląsk — z Antwerpji 7. 11.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

z Antwerpji — s/s Condor 1. 11. — w Gdyni 8. 11.

Brema (Bremen) — Gdynia — Ryga — Gdańsk (Danzig)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.
Daty odjazdów — Sailings

Statek	Brema	Gdynia	Ryga	Gdańsk
lub substytut	czwartki	poniedziałki	środy	soboty
Niobe	1. 11.	5. 11.	7. 11.	10. 11.
Neptun	8. 11.	12. 11.	14. 11.	17. 11.

Londyn (London) — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lech	1. 11.	4. 11.	6. 11.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

	Odjazd z Londynu (Sailing from London)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Baltonia	25. 10.	28. 10.	30. 10.

Hull — Gdańsk (Danzig) — Gdynia

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

	Odjazd z Hull (Sailing from Hull)	Przyjazd do Gdańska (Arrival in Danzig)	Przyjazd do Gdyni (Arrival in Gdynia)
s/s Lwów	25. 10.	28. 10.	31. 10.
s/s Lublin	1. 11.	4. 11.	6. 11.

Porty Gulfu — Gdynia
Gulf Ports (U. S. A. Cotton — and South Atlantic Ports) — Gdynia

Bergenske Baltic Transports Ltd.

	Wychodzi				Przyjazd
	Tampico	New Orleans	Galveston/Houston	Savannah	Gdańsk/Gdynia
m/s Rydboholm		8. 10.	15. 10		9. 11.
m/s Tugela	6. 10.	29. 9.	12. 10.		13. 11.

Rio de Janeiro — Victoria — Santos — Gdynia/Gdańsk

Bergenske Baltic Transports Ltd.

Bezpośrednia okazja załadowania k a w y

	Termin wyjścia	Przyjazd	
	Santos	Gdynia	Gdańsk
s/s Mercator	24. 9.	27. 10.	29. 10.
s/s Bore VIII	8. 10.	12. 11.	14. 11.

Lewant — Gdynia — Gdańsk

Polska — Lewant, Agencja Okrętowa S. z o. o.

m/s	Pireus	Istambul	Izmir	Beyrouth	Aleksandrja	Jaffa	Haiffa	Palermo	Przypuszczalny termin nadejścia Gdynia-Gdańsk
	Termin wyjścia								
Erland		4. 10.					16. 9.		31. 10.
Vasaland	19. 10.	6. 10.	12. 10.		5. 10.				9. 11.

Z Casablanca oraz innych zachodnio-marokańskich portów

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Lisboa — wyszedł z Casablanca 25. 10. — oczekiwany w Gdyni 15. 11.